Exp 0039
1-D-8

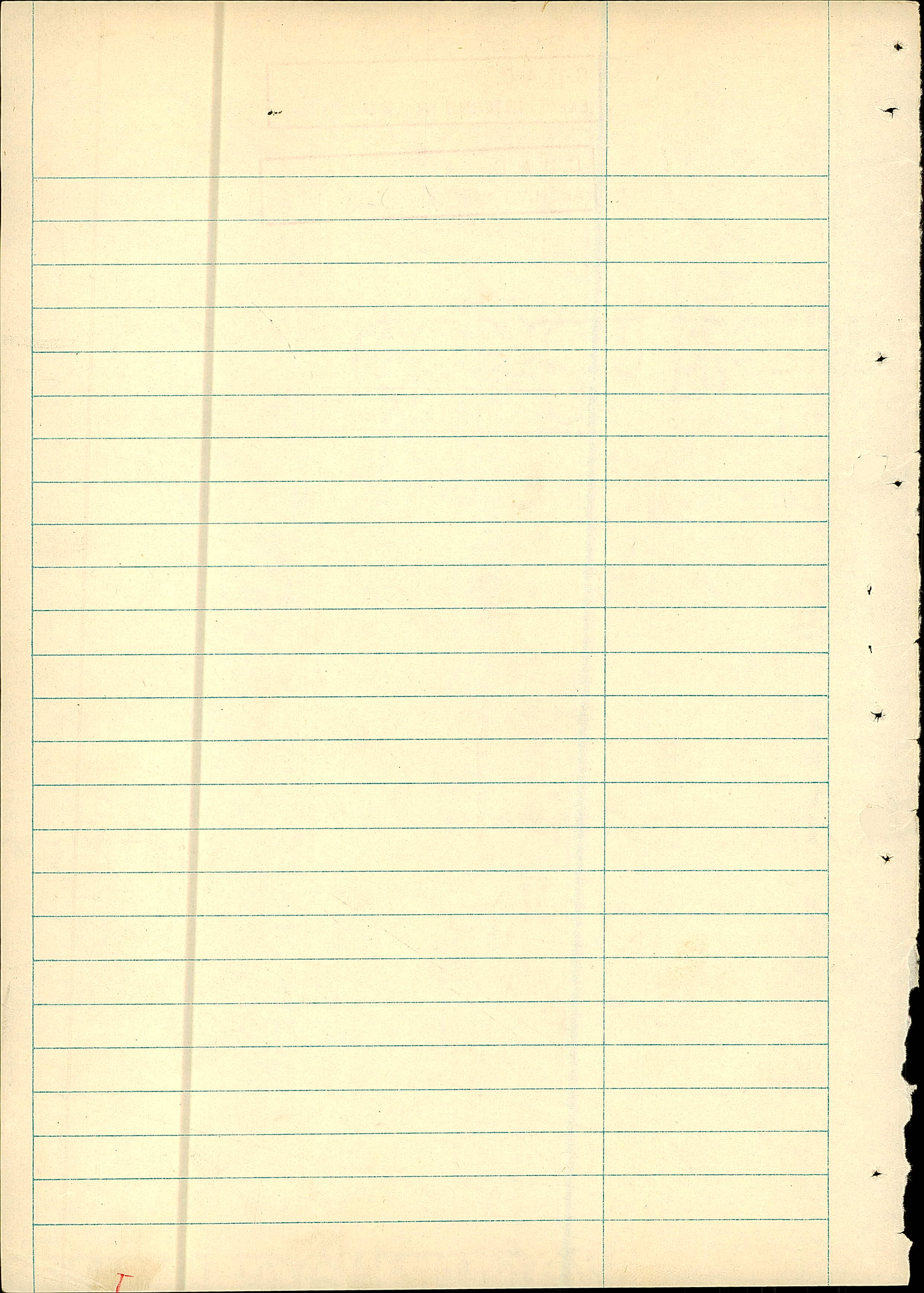
# INDICE

| NI | ARCHIVO | DOCUMENTO |
|---|---|---|
| ØØ38 | 1-D-7 | Informe de las Operaciones (COAN) Conclusiones y Sugerencias.Ej. 07.- |
| ØØ43 | 1-D-8 | Listado por Característica. Puntos Geográficos. |
| ØØ40 | 1-D-8 | COIM. Desembarco en MLV. Anexo "B" Icia. |
| 0039 | 1-D-8 | INFORME DEL N-2 del COIM |
| 0041 | 1-D-8 | DIARIO GUERRA N-2 del COAN |

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0039.

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 1-D-8.

CLASIFICADO








GT 40.1 (F.D) N 2

Capitán de Fragata de I.M. Dn. GUILLERMO F. BOTTO

El 11 de diciembre de 1981 me hago cargo del Departamento Inteligencia del COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA, reteniendo hasta mediados de enero de 1982 el COMANDO DEL BATALLON DE COMUNICACIONES Nº 1 (Ec) hasta la llegada al país de mi relevo, Capitán de de Corbeta de I.M. Dn. ROBERTO ROSCOE que se encontraba en España. Paralelamente a raíz de un accidente que sufre el señor Capitán de Fragata FUENTES, debo asumir hasta marzo el cargo de Jefe de Departamento Personal de este Comando; habiendo asimismo tomado el Servicio de Comunicaciones del COIM el 11 de diciembre.

En la primer semana de enero me destaqué a Río Grande con personal del BATALLON DE COMUNICACIONES Nº 1 para realizar reparaciones de líneas permanentes, tarea que se prolongó hasta fines de febrero. Al regresar de esa comisión, luego de dejar hechas las coordinaciones y un Oficial a cargo de las tareas, informé telefónicamente al señor Alte. BUSSER de tales actividades y en esa oportunidad, el día 7 de enero fuí citado a la casa del señor Alte.

El Alte. BUSSER ya se había hecho cargo del COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA y me impone la intención de desembarcar en MALVINAS, es el primer integrante de la Infantería de Marina que lo hace, y en la oportunidad el Almirante me recalca la importancia fundamental de mantener el Secreto. También me hace saber que los únicos que están en tema son el COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, Alte. LOMBARDO, el COMANDANTE DE LA FLOTA, Alte. ALLARA, el COMANDANTE DE AVIACION NAVAL, Alte. GARCIA BOLL, el JEFE DE ESTADO MAYOR DEL CON, Alte. RODRIGUEZ y el Jefe del Departamento Inteligencia de ese Comando, a cargo del señor Capitán de Fragata Dn. NORBERTO VARELA. El Alte. BUSSER me ordena entonces tomar contacto con el Capitán VARELA y realizar los




///.

estudios preliminares de Inteligencia con un biblioraato que me entrega y una publicación llamada "EL RETO DE LAS MALVINAS".

Con el Capitán VARELA desde ese momento trabajamos en permanente contacto, en primer lugar acopiamos información y cartografía con enorme dificultad ya que no podíamos solicitar nada a la Jefatura de Inteligencia ni a nadie.

Inicialmente trabajabamos en el Departamento Inteligencia del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, estudiamos la información disponible y desplegamos la escasa cartografía, nuestra actividad se desarrollaba después de retirada y los fines de semana.

A mediados de enero volcamos todos los datos disponibles en una carta naútica y graficamos en la misma la ubicación de los establecimientos, pistas de aterrizaje, embarcaderos, fondeaderos, etc. Hicimos lo propio con un plano de Puerto Stanley en el que volcamos todos los objetivos de la Ciudad y alrededores.

A esta altura recibimos la visita de los Altes. y del propio COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES quien nos ordenó preparar una exposición para el día 27 de enero.

El temario de esa exposición incluía las características generales de las islas, la población, los factores fijos y las fuerzas inglesas en la zona, finalizando con una serie de conclusiones. Presenciaron la conferencia, además de los cinco Almirantes de la zona, el COMANDANTE DEL Vº CUERPO DE EJERCITO, Gral. de División GARCIA, el SEGUNDO COMANDANTE, Gral. de Brigada RUIZ y el Brigadier Mayor PREISSL, COMANDANTE DE INSTRUCCION DE LA FUERZA AEREA.

Además de la cartografía con los datos desplegamos fotografías

///.-

///.

que se encontraban en los informes de los distintos objetivos.

Posteriormente a esa reunión tomamos conocimiento de la existencia de un plan elaborado en 1978 denominado "CACHIYUYO" que se había confeccionado por la Armada en forma encubierta cuando se desarrollaba el conflicto con Chile. Nuevos aportes fueron una carpeta de información base, que estaba en poder de COFLOMAR y un bibliorato proveniente de la JEFATURA DE INTELIGENCIA actualizado al mes de octubre de 1981.

Fuí destacado al COMANDO DEL Vº CUERPO para ampliarle la información al Gral. GARCIA y al Gral. RUIZ y repasamos el temario, en particular los datos de población, forma de gobierno y factores fijos.

A principios de febrero se perfilaban dos grandes modos de acción el de la Armada, consistente en un desembarco en la Península de Fresinet y el de Fuerza Aérea que implicaba el arribo por modo aéreo, en aviones Hércules, previa conquista del aeropuerto por la misma fuerza.

Como veremos éste modo de acción fué mantenido por Fuerza Aérea hasta últimc momento.

El Ejército debía optar por uno de ellos y en nuestra impresión parecían mas decididos por el de la Armada.

El planeamiento continuó desarrollándose en la primer quincena de febrero en el COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA ya que el Capitán VARELA salió de licencia en ese período y la documentación y cartografía fue llevada al COIM.

Nuestras restantes actividades también seguían su curso ya que la premisa era siempre el Secreto. No obstante la aparición de noti-

///.-







cias periodísticas nos alarmaban ante el temor de una infidencia. El día 8 de febrero debíamos tomar contacto con el Vicecomodoro GILOBERT en Buenos Aires, la concertación para esa entrevista fué realizada personalmente por el Alte. LOMBARDO quien incluso reservó las habitaciones en el Centro Naval.

Con el Capitán VARELA que se encontraba en Mar del Plata, teníamos un código que consistía simplemente en un diccionario y en un mensaje que eran números (de páginas) y letras (renglones) pude hacerle llegar la orden de interrumpir su licencia y viajar a Buenos Aires.

El Vicecomodoro GILOBERT había estado en Malvinas a cargo de LADE los años 1980 y 1981 de modo que preparé un listado con todos los interrogantes, tendiente fundamentalmente a clarificar los objetivos. También llevé a la reunión cartografía incluyendo un plano de la ciudad que quedó en poder de GILOBERT junto a los interrogantes para ser clarificados por él mas adelante.

En la JEFATURA DE INTELIGENCIA NAVAL tomé contacto con el Capitán GAFOGLIO quien era representante en Malvinas de TRANSPORTES NAVALES y viajaba a las islas por ese motivo al día siguiente. En la premura del caso y ante la imposibilidad de consultar le hice personalmente dos requerimientos: cartografía y datos de las playas de la península.

Ambos Jefes conocían muy bien Puerto Stanley, sin embargo mientras GILOBERT estaba mas en lo protocolar (Gobernador, autoridades, etc.), GAFFOGLIO tenía numerosos contactos a nivel de la población.

Desde el comienzo tuve la intención de viajar a Malvinas, incluso por cuenta propia, solicité autorización y me fue denegada por el riesgo de delatar la operación.

///.

A mediados de febrero todo el material, documentación y cartografía fue nuevamente llevado al CON por haber regresado el Capitán VARELA. Posteriormente, ante la necesidad de disponer de un local para el planeamiento, se asigna el Cuarto de Guerra de la FUERZA DE APOYO ANFIBIO. En ese lugar se crea una CENTRAL DE INTELIGENCIA CONJUNTA, sin embargo en la práctica excepto un aporte de Fuerza Aérea (en respuesta al pedido efectuado al Vicecomodoro GILOBERT) y alguna visita o reunión con los Generales del Vº CUERPO DE EJERCITO, toda la actividad continuó desarrollándose en el seno de la Armada.

Al regreso de Malvinas, el Capitán GAFFOGLIO realizó un informe actualizado (FEB 82) y también aportó cartografía, una carta inglesa del BAS (British Antartic Survey) Escala 1:50.000 integrada por 29 hojas.

Por orden del Alte. ALLARA fue incorporado al equipo el señor Capitán de Fragata OCHOA, que en ese momento era el Jefe de Inteligencia y Comunicaciones de la Flota, y con el Capitán VARELA completamos una apreciación de Inteligencia que posteriormente, siguiendo los lineamientos del FUNA 20 se convirtió en el Anexo Icia de la Orden de Operaciones.

A fines de febrero se incorporaron otros Jefes de la Flota y de Infantería de Marina, el Capitán de Navío COLI, el Capitán de Fragata de I.M. WEINSTABL, el Capitán de Corbeta de I.M. CARBALLIDO, elaboraron con otros Jefes que se fueron incorporando, el Plan de Operaciones.

El control era estricto, la llave del Cuarto de Guerra era retirada para trabajar, siempre fuera de horario del CON y existía una nómina de personal estrictamente autorizado.

///.-






En la primera quincena de marzo el Plan estaba virtualmente aprobado.

Todos los documentos producidos eran manuscritos de puño y letra de los participantes.

Existió discrepancia en cuanto a la fecha de la operación. La Armada estaba en condiciones de realizarla en cualquier momento, el BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº 2 debía estar listo en la primer quincena de abril; Ejército requería mas tiempo, por su sistema de incorporación, postulaba a partir del 15 de mayo. Fuerza Aérea, por meteorología, se inclinaba para ejecutarla en los meses de agosto/setiembre.

El incidente de Georgias precipitó los acontecimientos y en cierto modo obligó a adelantar la fecha de la Operación.

A mediados de marzo se constituyó la FUERZA DE DESEMBARCO sobre la base del BIM2 y bajo el Comando del Alte. BUSSER se incorporó nuevo personal para el planeamiento que a partir de allí contaba como Jefe de Estado Mayor al Capitán de Navío de I.M. PITA.

Se hacía mas difícil entonces encubrir el planeamiento de la Operación. Fué ordenada una revisión del Plan de Operaciones para el Marco Regional (Chile) que afectó a varios Jefes.

Por necesidades de los participantes tuve que realizar en el local contíguo a mi despacho (CIO) una ampliación Escala 1:500 del plano de la ciudad, tarea que me demandó dos días y para la cual debía trabajar a oscuras con ayuda de un epidiascopio. Era algo difícil de explicar para el resto del Estado Mayor que no estaba en el tema.




///.

Este plano fue perfeccionado y delimitado para las fracciones del BIM2 en el Cuarto de Guerra de la Unidad por el Segundo Comandante, Capitán de Corbeta de I.M. SANTILLAN. El resto del Estado Mayor y de los Jefes a cargo de los distintos Grupos y Unidades de Tareas se incorporaron durante la tercer semana de marzo.

A cada nuevo Grupo que se incorporaba le hacía una exposición sobre la inteligencia base disponible en el recinto del Cuarto de Guerra de la FAPA.

Confeccioné además el Plan de Comunicaciones para la Fuerza de Desembarco, tarea para la cual solicité posteriormente el concurso del Capitán de Corbeta de I.M. ROSCOE, quien lo completó y llegó incluso a realizar un ensayo.

El hecho de que algunos Jefes trabajaran en el Marco Regional (Chile), tuvo su acierto ya que en un momento dado llegamos a dudar cual sería el plan verdadero (si al Este: MALVINAS, o al Oeste: CHILE). Una anécdota refuerza esta teoría: En los últimos días previo al embarco fue incorporado el Teniente de Navío de I.M. OULTON, quien al entrar por primera vez al Cuarto de Guerra y ser preguntado si sabía que se estaba planificando una operación, a título de respuesta sacó de su cartera portapliegos una carta de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Fue asignado como Ayudante N-2, a pedido del suscripto, el señor Teniente de Navío de I.M. TUDURY, quien se destacó por su entusiasmo y espíritu de cooperación.

El 26 de marzo llegó de Buenos Aires el Alte. LOMBARDO, portador

///.-






de la orden de ejecutar la operación, para ello la Fuerza de Desembarco realizó el embarco entre el 27 y 28 de marzo, zarpando ese día en distintos buques de la Flota, aunque casi la totalidad lo hizo en el BDT A.R.A. "CABO SAN ANTONIO".

El buque albergó mas de 900 hombres a bordo y navegó escoltado por dos Destructores y dos Corbetas.

La travesía no fue desaprovechada en ningún momento, fueron realizadas cartas de bombardeo, informes periódicos de inteligencia en función de los recibidos del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES y también fotografías aéreas ampliadas en el CIICON (CENTRO DE INTERPRETACION DE IMAGENES DEL CON).

Pese a que tempranamente se había solicitado a Fuerza Aérea la fotografía aérea de la zona de Puerto Stanley, luego de gran insistencia recién el día anterior a la zarpada fue recibida en el CON, con el inconveniente que no reunía el mosaico recibido (E: 1:5.000) las condiciones para el estudio de fotointerpretación.

La noche del 27 al 28 y la mañana de éste último día fuí al CIICON con los Jefes de Unidades de Taréas que no embarcaban en el BDT (Capitán de Corbeta de I.M. SANCHEZ SABAROTS y Capitán de Corbeta de I.M. GIACHINO). Ellos llevaron por su parte la información disponible de sus objetivos, Cuartel de los R.M. y objetivos en la localidad respectivamente.

Se realizaron además numerosas ampliaciones que fueron llevadas por el suscripto y distribuidas a bordo, como así estudios de playa hechos con los elementos de juicio disponibles.

Hubo una dificultad generalizada por la carencia de cartografía

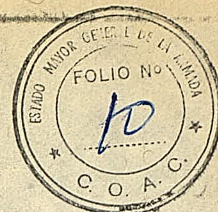
adecuada, se debieran realizar calcos en escalas aproximadas; además la toponimia obligaba a compatibilizar nombres de las cartas inglesas con los de las correspondientes al SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL y del INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR.-

Una fotografía aérea escala 1:5.000 de toda la zona de Stanley fue recibida mediante helicóptero y se confeccionó una carta de bombardeo ordenada por la Fuerza de Tarea Anfibia.

Dado que los levantamientos cartográficos eran de escalas imprecisas fue necesario unificar criterios. A pesar de que el propio Comandante de la Fuerza de Desembarco, que se destacó en helicóptero para reunirse en un momento dado con el K FTA, fue portador a su regreso de una grilla del Comando Superior, la misma no se adaptaba al trabajo de la Infantería de Marina por su tamaño (era de escala aproximada a 1:10.000), fue en consecuencia imperioso confeccionar grillas compatibles con aquella en la carta inglesa (fotocopiada) escala 1:50.000 que obraba en poder de los participantes y distribuirlas entre ellos.

Fue confirmada durante la navegación la información recibida en el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES sobre la superposición de las dotaciones de los Royal Marines en Malvinas y también pudo constatarse que la sorpresa estaba perdida; la radio local el día 1º de abril anunciaba que una acción propia era esperada, el Gobernador inglés pidió a la población que "fueran cautos con el invasor" y que no habría clases en las escuelas.

Ese día (D - 1) además se recibió del Comando Superior la información que el aeropuerto estaba bloqueado, y que los integrantes de un grupo destacado previamente en LADE por Fuerza Aérea se encontraba



///.

detenido en Malvinas. Ese hecho, sumado a un aterrizaje de emergencia de un Hércules, curiosamente desviado "por problemas mecánicos" en vuelo de MARAMBIO a GALLEGOS en el mes de marzo, corroboraba que Fuerza Aérea nunca había desistido de su modo de acción que era transportar las fuerzas de Ejército por modo aéreo.

Integraba la Fuerza de Desembarco el Comandante y un Grupo del RI.25 cuyo objetivo era la casa del Gobernador y detener al mismo antes de la hora H. La Unidad (RI.25) debía llegar precisamente por modo aéreo de modo que se cambió la misión por la de controlar el aeropuerto y despejar la pista, tarea que entonces quedó a cargo del T. Cnel. ZEINALDIN. Para ello éste Jefe fué asesorado en cuanto a la característica del aeropuerto, fotografías, construcciones, etc.

Su misión original fué encomendada al Capitán de Corbeta de I.M. GIACHINO, quien navegaba en otro buque y no pudo en consecuencia recibir los detalles sobre el nuevo objetivo que disponía el Jefe del RI.25.

GIACHINO tenía a su vez otros objetivos en la ciudad tales como la Usina, estación de radio, etc.

En la tarde del 1° de abril se realizó abordo del BDT un ensayo de embarco en los vehículos anfibios que estaban en la bodega, se completó la pre-carga de los mismos quedando todo alistado para el MBC.

A 0430 del 2 de abril se inició el embarco y una hora después fueron lanzados del BDT una veintena de vehículos anfibios.

Ningún Infante de Marina que haya vivido esa experiencia podrá olvidar la sensación de ese desplazamiento, protagonizando la esencia de nuestra profesión.

///.-






Con un minuto de diferencia arribamos a playa ROJA, cada Unidad de Tareas cumplió acabadamente con su misión. Se empeñó la vanguardia ante la resistencia, a unos 4 kilómetros de la ciudad, nuestro avance se hizo lento y por saltos.

El no encontrar minas ni obstáculos de playa fue una evidencia que no esperaban una acción anfibia. Sí en cambio por antiguas (y algunos lamentables) precedentes daban por seguro el modo aéreo habiendo construído barricadas en la pista.

En el trayecto a la ciudad, recorrimos los 7 Km desde la playa en unas 2 horas, iniciando el movimiento a la cola de la columna en el VAO Comando, en este vehículo que con sus soportes de tableros y equipos de comunicaciones se adptaba pefectamente a su misión, además del Alte. BUSSER que iba en la torreta detrás del conductor, integraban la dotación como N-3 el Capitán de Fragata de I.M. CARBAJAL, el Jefe de Comunicaciones Capitán de Corbeta de I.M. ROSCOE y los auxiliares, operadores y un corresponsal de guerra.

Cuando los primeros vehículos ya estaban ingresando a la ciudad, a pedido del Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia Alte. ALLARA, el Alte. BUSSER se dispone a reunirse con el Gobernador inglés, para ello el vehículo Comando debe adelantarse, sobrepasar a todos y se detiene a la altura de la Iglesia Católica, dos cuadras mas arriba de la misma. Descendimos con el corresponsal de guerra y recorrimos alrededor del vehículo, la ciudad parecía muerta. El día de sol y sin viento mostraban un lugar muy pintoresco y apasible. Ningún rastro de actividad humana, ni una cortina se descorría de las ventanas, nadie se asomaba.

El Alte. BUSSER se adelantó entonces a parlamentar, fue acompa-





ñado por el Capitán ROSCOE desarmados, en el interín hasta la rendición de los ingleses permanecimos en ese lugar, nos enteramos que en la casa del Gobernador había tres heridos graves y solicitamos con urgencia que se destacara el vehículo sanitario y al K FTA le pedimos que destaque por helicóptero un cirujano.

Otros grupos habian entre tanto cumplido su cometido. Los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos previo al desembarco debian controlar el Cuartel de los Royal Marines, señalar la playa de desembarco y detener al Gobernador. En ésta última tarea cae el Capitán GIACHINO "regando" como dijera en su oración el Capellán de la F.D. Capitán de Fragata MAFFEZZINI "las islas con sangre de la Infantería de Marina".

Los detalles de la muerte del Capitán GIACHINO y del encuentro del Alte. BUSSER con el Gobernador pueden ser relatados por el Capitán de Corbeta de I.M. MONNEREAU, Teniente de Navío de I.M. TARNOSKY y por el propio Almirante y el Capitán de Corbeta de I.M. ROSCOE respectivamente.

Si bien se cumplieron las previsiones del desembarco, ninguna de las señales convenidas fue recibida. Estas señales consistían en frases cortas en inglés que indicaban la llegada a las respectivas playas, los objetivos intermedios alcanzados y la conquista de los objetivos materiales asignados.

El plan de desembarco que contemplaba hasta los mínimos detalles funcionó a la perfección, concepción y ejecución impecable.

Ya en el mes de enero el Alte. BUSSER había insinuado como modo de acción general lo que, con algunas variantes fue el plan de operaciones.

///.

El VAO Comando como estaba previsto fue durante toda la operación el Puesto de Comando de la F.D.

El Ayudante N-2 (Teniente de Navío de I.M. TUDURY) tenía duplicada la documentación y cartografía en el VAO Comando 2.

Se comenzaron a cumplir las Instrucciones Complementarias de Inteligencia elaboradas durante la travesía. De ellas se centró el esfuerzo en los prisioneros de guerra y en el material capturado.

Con respecto a prisioneros de guerra estuvieron en un primer momento a cargo de los Comandos Anfibios siendo concentrados próximos a la casa del Gobernador, luego pasaron a ser controlados por una fracción del BIM1 a cargo del Teniente de Navío de I.M. OULTON, estando la tarea general a cargo del suscripto y del Capitán de Corbeta de I.M. ROSCOE. La orden al respecto era de darles "el mejor trato posible".

El manejo de los P. G. se hace a traves de sus Jefes, el Mayor (R.M.) NOOT saliente y su relevo un Mayor de nombre NORMAN.

Se advirtió una muy buena disposición en el Mayor NOOT quien con el Capitán ROSCOE va reuniendo a su gente, se dirigen en primer lugar al FORREST, luego a la zona de SUPPER HILL y por último realizan una búsqueda en helicóptero por la zona Norte pero en éste sector no encuentran a los efectivos.

El personal de los lugares citados anteriormente es reunido con el resto, quedando 6 hombres dispersos en la zona de WIRELESS RIDGE y uno a cargo de una chacra a 4 horas de vehiculo de ese lugar.

Poco después de mediodía recibo la orden directa del Alte. ALLARA de pasar la responsabilidad de los P.G. al General DAHER quien a

///.-

///.

tal efecto designa a un Mayor, Jefe de Inteligencia de su Brigada. Sigue temporalmente a cargo el Teniente de Navío OULTON y su gente del BIM1 en custodia.

Me aboqué a la concentración del material capturado que en parte se encontraba en el lugar y el resto disperso con las Unidades.

Aproximadamente a 1530 hs., siempre del 2 de abril, regresé al lugar de reunión de P. G., encontrando siempre a cargo al Tte. de Navío OULTON y sin rastros del personal de Ejército. El avión que llevaría los P. G., un Hércules C-130 saldría aproximadamente a 1800 hs. y aunque el personal estaba reunido en su casi totalidad, faltaban las pertenencias de mas del 50 % de la gente.

Unos 15 Royal Marines tenían sus elementos en el Cuartel (MOODY BROKE), los destaqué a cargo del Tte. de Navío OULTON para que luego fueran directamente al aeropuerto en el único camión disponible.

El personal que ya tenía sus efectos consigo, ordené fueran trasladados en VAO al aeropuerto, quedando un grupo de unos 30 hombres de la dotación de R.M. saliente, que por haber sido relevados vivían en casas de familia.

Contra reloj y sin movilidad, el Mayor NOOT se ofreció para llevar la gente formada y retirar casa por casa los equipos. Le hice ver que no llegaríamos en tiempo por lo que ordené que fuera transmitido por la radio local el pedido de que los pobladores que tenían R.M. alojados llevaran las cosas al L.R.P.G. en 10 minutos. Así lo hicieron, de inmediato numerosos vehículos con bandera blanca fueron portadores de los efectos.

También se presentó el problema con dos R.M. que eran casados y

///.-

///.

uno con hijos, solicité autorización para trasladar a las familias y la misma fue consedida. Otro caso que se presentó fue la esposa de un R.M. que estaba en comisión en Buenos Aires que también fue autorizada a viajar.

Con todos los elementos y el personal hicimos el último viaje hasta el aeropuerto donde estaba previsto además del C-130 un F-28 para el Gobernador inglés, las demás autoridades inglesas y donde se incluyeron los familiares de los R.M.

Se confeccionó una lista completa del personal inglés que fue embarcado con sus efectos en el avión y de los que restaban capturar.

La despedida como todo el trato con los Jefes ingleses fue correcta, ambos Mayores me estrecharon la mano. En ningún momento hicieron el menor comentario adverso e incluso agradecieron el trato y la consideración nuestra.

Personalmente entregué la lista de personal evacuado al Comando del TOM, donde se encontraban el Alte. BUSSER y el General GARCIA, este último me pidió que le pasara la relación de personal que aún quedaba en Malvinas al Coronel SOLIS para su citación por la emisora.

El material capturado, que había sido embarcado "a granel" en [illegible] VAO debía ser clasificado. Se llevó a un galpón en la zona del puerto donde se procedió a ordenarlo, tarea que llevó toda la noche del 2 al 3 de abril y en la que colaboraron con el Teniente de Navío TUDURY varios Oficiales de Infantería de Marina.

Por la mañana del 3 de abril el material fue ordenadamente cargado en VAO, fundamentalmente para su posterior estudio y la relación fue entregada al Comando.

///.-

///.

Mucho armamento fue entregado al RI.25, personalmente el Tte. Cnel. ZEINALDIN recibió un camión lleno de munición, lanzacohetes descartables, granadas y otras armas; además de una buena cantidad de raciones.

El personal civil de la Fuerza Civil de Defensa (FIDF), concentrado desde la mañana del día 2 en su sede, fue desarmado y luego de ser advertidos y sacada su relación y domicilio, fueron enviados a los mismos. A cargo de éste personal estuvo el Capitán de Corbeta de I.M. GOUGH.

La documentación de la FIDF, con otra secuestrada y la cartografía existente en el BAS (British Antartic Survey) fue también guardada con el material. Siempre se cuidó el detalle de tener gente que hablaba el idioma inglés para cada una de las tareas y misiones.

El 3 de abril a mediodía ya practicamente todos nuestros efectivos habían sido reemplazados por el Ejército. Algunas gracciones propias ya habían regresado, otras lo estaban haciendo.

La función de Inteligencia estubo inicialmente en Ejército a cargo del Mayor DAWLING de la Jefatura II del Vº CUERPO; al mismo le fue entregada una relación de los presuntos activistas con indicación de sus respectivos domicilios.

Como recomendación especial se dejó la inquietud sobre el control de población, una población que en modo alguno podía ser considerada como propia.

El Estado Mayor de la F.D. regresó en el último vuelo que decoló aproximadamente a 2100 hs. del día 3 de abril con destino a Río Grande.

///.-

///.

Al concluir este relato, quiero dejar reflejada la satisfacción como Infante de Marina de la impecable ejecución de las operaciones del 2 de abril, que independientemente de las motivaciones de orden estratégico y político y su evaluación que corresponderá a la historia, se extiende no sólo a los que tuvimos el orgullo de participar sino a todos los integrantes del Cuerpo y de la Armada y aún a las generaciones de Infantes de Marina que nos precedieron.

En las palabras del COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS, General GARCIA, el 2 de abril y ante varios testigos entre los que me incluyo: "ESTO SE LOGRO GRACIAS A LA INFANTERIA DE MARINA".

Olvidar el 2 de abril es olvidar a nuestros muertos y a sus causas, que son las nuestras.